JAN MIESZCZANOWSKI

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca.

G D Y N I A — ul. Jana z Kolna — Telefon: biuro 1343 i prywatny 1380

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

POLSKA ŻEGLUGA RZECZNA „VISTULA"

SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

Oddział w GDYNI ul. Rybacka, tel. 10-84 i 10-85.

Regularna komunikacja towarowo-pasażerska

Gdynia — Tczew — Warszawa

Odjazd z Gdyni codziennie s/s „Carmen" o godz. 18-tej. Komfortowe urządzenia i bufet na statkach gwarantują pasażerom wygodne odbycie podróży.

Normalne bilety	Powrotne bilety
I. kl. 24,— II. kl. 18,— III. kl. 12,— złotych	I. kl. 32,— II. kl. 24,— III. kl. 16,— złotych

Dla zbiorowych wycieczek zniżki

Przewóz towarów masowych i drobnicy w ruchu pośpiesznym i holowniczym do 50% taniej niż koleją

Pacoszyński Michał

przysięgły rewizor ksiąg handlowych na obwód Izby Przemysł. — Handlowej w Gdyni, — biegły sądowy w sprawach handlowych i sprawach księgowości spółek akcyjnych oraz instytucyj bankowych.

(Accountant — Expert-Comptable — beeid. Bücher-Revisor)

Biuro buchalteryjno-rewizyjne i organizacyjne

w **G D Y N I** — ul. Antoniego Abrahama 9 — Telefon Nr. 1294

Organizacja księgowości w przedsiębiorstwach wszelkiego rodzaju
N a d z ó r nad księgowością
S p o r z ą d z a n i e i a n a l i z a bilansów
P o t w i e r d z a n i e bilansów
O p r a c o w y w a n i e sprawozdań rocznych
R e o r g a n i z a c j a i racjonalizacja księgowości
P r o w a d z e n i e ksiąg w abonamencie

S p r a w y p o d a t k o w e. Księgowość przebitkowa i maszynowa. Prospekty bezpłatnie

Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 25 września 1935 r. | NR. 27

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy**, ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Możliwości rozwojowe stosunków handlowych polsko-amerykańskich na tle wejścia na linję motorowca „Piłsudski"

W dniu 15 września 1935 wyszedł z Gdyni, a w dniu 24 września o godz. 9-ej rano przybył po raz pierwszy do Nowego Yorku nowy motorowiec m/s „Piłsudski", odbywając w ten sposób w ściśle określonym czasie, a mianowicie w ciągu 8½ dni swój pierwszy rejs na obsługiwanej przez siebie linji. Zdarzenie to, któremu już wiele uwag poświęcała opinja publiczna naszego kraju, widząc w niem z uzasadnioną radością i dumą dalszy ważny krok na drodze racjonalnej rozbudowy naszej floty handlowej, zasługuje również na specjalną uwagę ze względu na możliwość zacieśnienia wymiany towarowej polsko-amerykańskiej, oraz bliższej realizacji gospodarczej współpracy Polonji amerykańskiej z krajem macierzystym.

Możliwości te wydają się być tembardziej realnemi, ileże już od czasu stworzenia dawniejszego Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego, przechrzczonego obecnie na Spółkę Akcyjną „Gdynia — Ameryka, Linje Żeglugowe", oraz obsługiwania przez to przedsiębiorstwo linji do Ameryki Północnej za pomocą statków „Polonja", „Kościuszko" i „Pułaski" uzyskała wzajemna wymiana towarowa polsko - amerykańska duży impuls w kierunku ustalenia bezpośredniości i regularności przewozów, a tem samem otrzymała zasadniczą podstawę dla swego przyszłego rozwoju i pogłębienia.

Jeżeli rozpatrzymy polsko - amerykańskie stosunki gospodarcze chociażby na przestrzeni dwóch ostatnich lat i 8-miu miesięcy rb., możemy spostrzec, że mają one wybitną tendencję rozwojową. Jak świadczą o tem cyfry, eksport do Stanów Zjednoczonych wykazuje stały wzrost, podobnie i import. Otóż w r. 1933 przywóz wyniósł kg 113.702.475 wartości zł 109.863.122, w r. 1934 — 213.911.492 kg — za zł 121.085.470.

Wywóz w r. 1933 wynosił 88.274.296 kg — 15.901.608 zł, a w r. 1934 — 131.101.816 kg — 22.842.497 zł, a już w pierwszych 8-miu miesiącach rb. (styczeń — sierpień 1935) wzrósł do sumy 35.531.505 zł, a więc za pierwszych 8 miesięcy rb. wartość wywozu jest większa o przeszło 12 i pół miljona zł, aniżeli w całym roku 1934.

Przeglądając wykaz artykułów, zadeklarowanych w pierwszych ośmiu miesiącach rb. na eksport, widzimy na pierwszem miejscu żyto — przeszło 12 milj., słód 5 milj., futra i skórki zgórą 3 milj., jęczmień blisko 2 i pół milj., szynki puszkowane 2 milj. 238 tys., szczecina blisko 1 i pół milj., meble gięte 1 milj. 287 tys., rękawiczki 506.227 zł, grzyby suszone 307.206 zł, pozatem szereg innych artykułów — razem, jak już wspomnieliśmy, na łączną sumę 35.531.505 zł. Faktyczny wywóz jest zapewne jeszcze większy, gdyż drobne przesyłki nie są deklarowane.

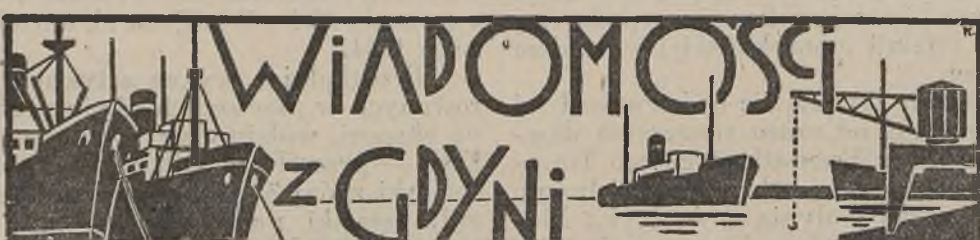
O ile chodzi o samą mechanikę wymiany towarowej polsko - amerykańskiej, musimy skonstatować, iż czynione są duże wysiłki w kierunku dostarczania towarów polskich na

rynek amerykański w takim stanie i takiem opakowaniu, jak je sobie życzy widzieć amerykański odbiorca. Dużą zasługę na tem polu posiada obok Państwowego Instytutu Eksportowego również i Polsko - Amerykańska Izba Handl. w Warszawie, która nieustannie walczy o stworzenie warunków racjonalnego eksportu, a w szczególności kontroli artykułów eksportowych w miejscu produkcji, poprawy stanu opakowania, oraz właściwego znakowania towarów. Jak dalece kwestje te są ważne w odniesieniu do rynku amerykańskiego, mającego duże wymogi co do jakości i opakowania towaru, świadczą niejednokrotnie gorzkie doświadczenia z lat ubiegłych. Eksporterzy nasi musieli sobie sami nieraz przypisać winę nieprzyjęcia towarów wskutek wadliwej jego ochrony w czasie transportu. Dużą rolę odgrywa również w omawianej przez nas wymianie akcja standaryzacyjna prowadzona przez Inspektorat Standaryzacyjny przy Związku Izb Przemysłowo - Handlowych. Przeprowadza on stale prace badawcze nad możliwościami ulepszania wywożonych z Polski towarów i opracowuje dla fabrykantów i eksporterów wskazówki dla zracjonalizowania artykułów eksportowych, oraz ujednostajnienia opakowań i znaków.

Jeżeli chodzi o stronę transportową, to nowy motorowiec, który w niedalekiej przyszłości, albowiem już z początkiem przyszłego roku, zostanie zdublowany przez drugi statek, a mianowicie przez m/s „Batory", nietylko wzmacnia jeszcze bardziej regularność transportu, lecz również i skraca jego czas trwania. Ten ostatni szczegół ma również duże znaczenie dla wymiany towarowej, w której niektóre artykuły, mimo najstaranniejszego nawet i bardzo racjonalnego opakowania, nie mogą znosić zbyt długiego transportu morskiego. Pierwszy rejs m/s „Piłsudski", który trwał z matematyczną prawie dokładnością 8½ dnia, pozwala żywić pod tym względem jaknajlepsze nadzieje. Nośność ładunkowa tego statku, wynosząca do 5.500 ton, pozwala na duże wykorzystanie go dla wymiany towarowej, w wygodnych warunkach ich sztauowania.

W ten sposób nowy transatlantyk przyczynia się w znacznym stopniu do ułatwienia kalkulacji handlowej i zagwarantowania eksporterowi, oraz importerowi terminowości przewozu.

Uzyskawszy zatem na odcinku transportowym dalsze pogłębienie regularności, oraz zmniejszenie czasu przewozu, — a z drugiej strony osiągając na odcinku jakościowym coraz lepsze wyniki w kierunku standaryzowania artykułów eksportowych — rozporządza wymiana towarowa polsko - amerykańska dużemi już warunkami, pozwalającemi na jej dalsze zacieśnienie. Punkt ciężkości w obecnej chwili przesuwa się na zagadnienie zawarcia traktatu handlowego pomiędzy Polską a Stanami Zjednoczonemi Północnej Ameryki na nowej zasadzie t. zw. wzajemnych układów handlowych, które St. Zjednoczone zawarły ostatnio np. z Belgją, Brazylją itd. Swojego rychłego rozwiązania również wymaga kwestja stworzenia poważnego prywatnego banku, któryby poświęcił swą działalność prawie całkowicie finansowaniu wzajemnych stosunków gospodarczych tak samo jak i kwestja stworzenia solidnych pośrednictw handlowych w tej dziedzinie. Pierwsze kroki zrobione już na tej niwie przez niektóre firmy specjalizujące się w wymianie polsko-amerykańskiej, pozwalają żywić dobre nadzieje na przyszłość. Niemniej jednak przy gęstości i różnorodności rynku amerykańskiego istnieje tutaj szerokie pole dla inicjatywy innych firm handlowych, które w oparciu o nowoczesny środek komunikacji morskiej, jakim jest m/s „Piłsudski" będą mogły niewątpliwie pracować z dużym pożytkiem dla gospodarstwa społecznego obu krajów. *T. B*



POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY.

W dniu 24. bm. pod przewodnictwem Prezesa Izby, Senatora p. Stanisława Tora, odbyło się posiedzenie Prezydjum Izby, podczas którego uchwalonem zostało utworzenie dwóch nwoych wydziałów w biurze Izby, a mianowicie wydziału handlu zagranicznego oraz wydziału dla spraw, związanych z handlowym rozwojem Gdyni i Pomorza. Następnie rozpatrzony został preliminarz budżetu Izby na rok 1936, który zostanie przedłożony do zatwierdzenia Plenarnego Zebrania Izby, zwołanego na dzień 4 października. Na ten sam dzień w myśl uchwały Prezydjum zwołane zostało konstytucyjne zebranie sekcji przemysłowej Izby.

W dalszym ciągu swych obrad Prezydjum ustaliło zasady dla rozdziału kontyngentów to-

warów reglamentowanych, a następnie uchwaliło regulamin nadawania dyplomów przez Izbę. Wreszcie Prezydjum wyznaczyło Radcę Izby p. Alojzego Melerskiego na członka komisji rewizyjnej do Komisji Rozdzielczej dla obrotu produktami spożywczemi z W. M. Gdańskiem. W końcu posiedzenia Prezydjum załatwiło szereg spraw bieżących.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W SIERPNIU.

W miesiącu sierpniu br. statki polskiej floty handlowej przewiozły 116.766 t. ładunku, nie licząc linji palestyńskiej i żeglugi przybrzeżnej. W porównaniu do sierpnia ub. r. z 97.773 t. przewiezionych towarów jest to wzrost o blisko 20%.

Z globalnej sumy przewozu 88.550 t. przypadło na wywóz (w sierpniu ub. r. 69.806 t.) na przywóz 25.568 t., (w sierpniu ub. r. 19.091 t.), na tranzyt 648 t. (VIII 1934: przewozy między portami zagranicznemi 8.836 t.). Z powyższego widać, że wywóz i przywóz względem odpowiedniego miesiąca ub. roku wzrosły równomiernie, mniejwięcej o 30%, natomiast przewozy między portami zagranicznemi prawie że znikły. Istotnie w pozycji zeszłorocznego sierpnia dla tych przewozów 7.478 t. przypada na przewozy trampów Żeglugi Polskiej między portami zagranicznemi, w sierpniu tego roku trampy Żeglugi Polskiej nie przewiozły między portami zagranicznemi wogóle nic. Jest to zjawisko zdrowe, gdyż w warunkach obecnych przewozy takie mogą być tylko deficytowemi. Przewożąc zamiast tego większy odsetek i większą ilość w liczbach bezwzględnych towarów eksportowych i importowych, statki polskie temsamem pracowały ekonomiczniej i pożyteczniej.

Z poszczególnych towarzystw Żegluga Polska S. A. przewiozła 65.476 t. ładunków wobec 43.198 t. w sierpniu ub. r., Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe 10.180 t. wobec 9.445 t., statki Polskaroba 39.516 t. wobec 44.561 t. i Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe 1.594 t. towarów wobec 429 t. w sierpniu ub. roku.

W Żegludze Polskiej przypadło na wywóz 39.719 t., (VIII. 34.: — 17.314 t.), na przywóz 25.109 t. (17.148 t.) i na tranzyt 648 t. (8.736 t.). Na linjach regularnych przewieziono 16.562 t. 16.820 t.), trampy przewiozły 48.914 t. (26.378 t.)

Ciekawie się przedstawia podział ładunków pomiędzy grupę regularnych linii a grupę trampów ze względu na kierunek ruchu towarów, w porównaniu z sierpniem ub. r.: Regularne linje przewiozły w eksporcie w sierpniu br. 10.384 t. (VIII. 1934: — 6.719 t.), w imporcie 5.530 t. (8.843 t.), w tranzycie 648 t. (1.250 t.) W tym samym więc stosunku jak zwiększa się natężenie kierunku eksportowego, zmniejsza się prąd importowy, oraz tranzytowy.

W grupie trampów zwiększa się jak wywóz, tak i przywóz, jednakże wzrost wywozu jest znacznie silniejszy. W sierpniu br. trampy wywiozły 29.335 t. (VIII. 1935: — 10.595 t.) w tem: 23.685 t. węgla i 500 t. koksu, oraz 5.100 t. soli potasowych. Przywieziono 19.579 t. (8.305 t.) w tem 11.179 t. rudy i 8.400 t. tomasyny.

Przewozów między portami obcemi nie było, natomiast w sierpniu ub. r. między portami obcemi przewieziono 5.383 t. rudy i 2.095 t. koksu.

Statki Polbritu wywiozły 8.207 t. towarów (VIII. 1934: — 7.706 t. oraz 49 koni, przywiozły 1.973 t. (1.739 t.) Jak wywóz tak i przywóz wzrósł więc lekko względem sierpnia ub. r. Przywóz z Londynu wyniósł 799 t. (VIII. 1934: 713 t.), z Hull 1. 174 t. (1.026 t.).

Wywóz na statkach towarzystwa kierował się więcej przez Gdynię, niż przez Gdańsk: przez Gdynię 5.406 t. (4.717 t.), przez Gdańsk 2.801 t. (2.989 t.). Wywóz bekonów względem sierpnia ub. r. nieco zmalał: 1.576 t. (1.623 t.), za to wzrósł lekko wywóz masła na rynek londyński: 513 t. (466 t.). Wśród innych pozycyj znaczna ilość drzewa obrobionego: 1.593 t. odpowiada wysokiej pozycji 2.321 t. dykty w sierpniu ub. r.

Statki Polsko - Transatlantyckiego Tow. Okrętowego miały po jednej podróży transatlantyckiej w każdą stronę, przewożąc 857 pas. (VIII. 34: — 896 pas.) w tem 534 pas. do Ameryki (674 pas.) i 323 do Gdyni (222 pas.). Towarów przewieziono 1.594 t. (429 t.) w tem do Ameryki 1.108 t. i z Ameryki 486 t.: statki przewoziły również pocztę. Pozatem odbyto 4 podróże wycieczkowe: 2 do Kopenhagi — 570 i 410 turystów, do portów morza Północnego — 577 turystów i do Stockholmu 566 turystów.

Statki towarzystwa Polskarob wykonały 14 podróży (VIII. 1934 — 16 podróży) i przewiozły 39.516 t. węgla (44.561 t.). Węgiel poszedł do Szwecji: 26.998,5 t. (26.626 t.), do Norwegji 12.517,5 t. (9.000 t.) oraz do Belgji 5.670 t, i do Holandji 3.165 t. Zmniejszenie eksportu wynika z mniejszej o 2 ilości rotacyj statków towarzystwa.

Odwiedzono porty: Gefle 3-krotnie, Göteborg i Bergen 2-krotnie, Oslo, Slemmestad, Limhamn, Stockholm, Oxelösund, Oskarshamn, Malmö.

PRZYBRZEŻNY RUCH PASAŻERSKI.

W sierpniu rb. przewiozły statki „Żeglugi Polskiej" w żegludze przybrzeżnej między miejscowościami wybrzeża polskiego ogółem 55.142 pasażerów, z czego na linję Gdynia — Hel przypada 33.485 pasażerów, na linję Gdynia — Jastarnia 15.447, Gdynia — Orłowo 6.181 i Gdynia — Puck 29 pasażerów.

WYCIECZKA PRZEDSTAWICIELI CZECHOSŁOWACKICH SFER GOSPODARCZYCH W GDYNI.

W połowie bieżącego miesiąca bawiła w Gdyni w ciągu dwóch dni wycieczka przed-

stawicieli czechosłowackich sfer gospodarczych w liczbie około 30 osób. W skład wycieczki wchodzili m. in. przedstawiciele ekspedytorów czechosłowackich, którzy specjalnie interesowali się istniejącemi w porcie gdyńskim warunkami przeładunku towarów, mając na widoku możliwości bardziej intensywnego niż dotąd wykorzystania portu gdyńskiego dla ruchu tranzytowego z Czechosłowacją.

Organizacją pobytu wycieczki zajął się Gdyński Związek Ekspedytorów portowych z prezesem Związku konsulem duńskim i radcą Izby naszej p. Lucjanem Byczkowskim na czele. Wycieczka w pierwszym dniu swego pobytu złożyła wizytę Dyrektorowi Urzędu Morskiego Inż. Łęgowskiemu i zwiedziła port. Tegoż dnia wieczorem Gdyński Związek Ekspedytorów portowych podejmował wycieczkę obiadem, podczas którego Prezes Związku p. L. Byczkowski wygłosił dłuższe przemówienie, poświęcone zobrazowaniu roli i zadań ekspedytorów portowych i ich działalności w kierunku rozszerzenia zasięgu wpływów portów przez zdobywanie nowych zastępów klijenteli. P. Prezes Byczkowski podkreślił również rolę ekspedytorów w zakresie tranzytu czechosłowackiego przez port gdyński, wyrażając przytem życzenie, aby sfery czechosłowackie w większym stopniu korzystały z usług portu gdyńskiego dla swego tranzytu.

W drugim dniu pobytu wycieczka czechosłowacka podejmowana była obiadem przez p. Radcę Jasińskiego, Dyrektora American Scantic Line w Gdyni, która jak wiadomo, w znacznym stopniu obsługuje tranzyt czechosłowacki ze Stanami Zjednoczonemi.

Spodziewać się należy, że wycieczka czechosłowacka po zaznajomieniu się na miejscu z warunkami pracy w porcie gdyńskim, przyczyni się do wzmożenia obrotów tranzytowych Gdyni, które dotąd obracały się w ilości około 70 tys. ton rocznie, gdy tenże tranzyt przez port gdański wynosił .... ton.

EGZAMIN KANDYDATÓW NA ZAPRZYSIĘŻONYCH REWIZORÓW KSIĄG HANDLOWYCH.

W dniach 19 i 20 bm. odbył się w Izbie egzamin kandydatów na zaprzysiężonych rewizorów ksiąg handlowych, na który zgłosiło się ośmiu księgowych.

Komisja Egzaminacyjna składała się: z Wicedyrektora Izby Przemysłowo - Handlowej p. J. Kawczyńskiego, jako przewodniczącego Komisji, następnie ze starszego referenta Izby p. M. Korytowskiego, zaprzysiężonego rewizora ksiąg handlowych p. M. Pacoszyńskiego i Dyr. Liceum Handlowego p. Szulca.

Komisja egzaminowała kandydatów z następujących przedmiotów: ustrój Państwa Polskiego (egzaminator Wicedyr. Kawczyński), skarbowość i podatki (st. ref. M. Korytowski), księgowość i bilansoznawstwo (zaprzysiężony rewizor ksiąg M. Pacoszyński), prawo handlowe i nauka o handlu (Dyr. Szulc).

Z liczby ośmiu kandydatów zdało egzamin sześciu, którzy też otrzymali odpowiednie zaświadczenia.

Egzamin złożyli: Hennig F. z Inowrocławia, Marszałek St. z Chojnic, Modrzewski L. z Bydgoszczy, Początek St. z Chojnic, Szyperko L. z Bydgoszczy i Wypyszyński J. z Bydgoszczy.

Wiadomości z portu gdańskiego

PODPISANIE UMÓW BRANŻOWYCH Z W. M. GDAŃSKIEM.

Polska na podstawie układu, zawartego w sierpniu r. ub., dostarcza do Gdańska artykuły żywnościowe: mleko, masło i mleko sproszkowane, konie, bydło rogate, cielęta, owce, świnie, drób, mięso, przetwory mięsne i smalec, ryby i przetwory rybne, ziemniaki, chleb, bułki i mąkę, jaja oraz paszę, jak siano, słomę i sieczkę.

Dostawa tych artykułów żywnościowych w r. ub. określona była w kontyngentach, które uważane były za ilości minimalne, ponieważ artykuły żywnościowe, dostarczane z Polski, mają służyć przedewszystkiem do regulacji podaży w Gdańsku. Natomiast kontyngenty przyznane przez Polskę Gdańskowi na przywóz serów, ryb i przetworów rybnych, są maksymalne i nie mogą być przez eksporterów gdańskich przekroczone.

Umowa z 1934 r. ekspirowała z początkiem sierpnia rb. Przeprowadzone w ostatnim czasie rokowania między Polską a Senatem Gdańska doprowadziły do ustalenia wzajemnych kontyngentów na następny rok, tj. na okres od sierpnia rb. do sierpnia 1936 r.

Równocześnie prowadzone były rokowania o zawarcie umów branżowych, dotyczących wykonania umowy kontyngentowej. Największą trudność przy zawieraniu tych umów branżowych stanowiła sprawa ustalenia cen. Umowy branżowe, zawierane na rok traktatowy 1935—36 nie mogły przewidywać cen stałych, a to w związku ze zmianą warunków walutowych w Gdańsku, z przepisami dewizowemi oraz z chwiejnością wartości guldena w Polsce. Z tych też powodów w tegorocznych umowach należało przedewszystkiem zagwarantować możliwość wywozu z Gdańska sum otrzymanych jako zapłatę za

dostarczony towar. Cen stałych tembardziej nie można było ustanawiać na cały okres trwania umów, że szereg głównych produktów, dostarczonych z Polski do Gdańska, a zwłaszcza nabiału i trzody chlewnej, wykazuje od dłuższego czasu tendencję zwyżkową. Z tych względów postanowiono uzgadniać ceny poszczególnych towarów nie zgóry, ale na okresy krótsze, a mianowicie na miesiąc, bądź nawet na tydzień, a to zależnie od kształtowania się rynku. W ten sposób przy wykonywaniu umów branżowych uniknie się nieporozumień i strat, które mogłyby powstać przy długoterminowem uregulowaniu cen.

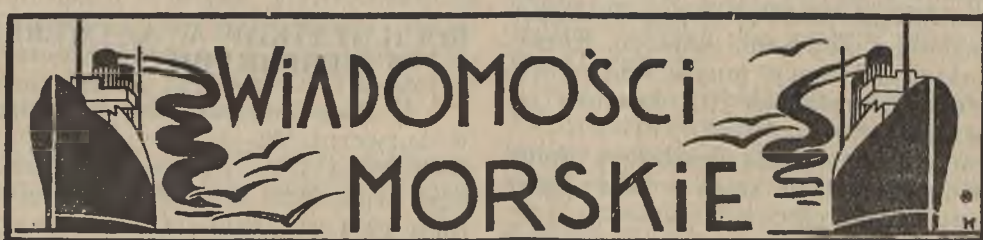
Rokowania doprowadziły do podpisania 6-ciu umów branżowych, a mianowicie o obrocie wzajemnym rybami między Polską a Gdańmlecznym, o obrocie jajami, o obrocie zwierzętami rzeźnemi, mięsem, przetworami mięsnemi, smalcem i bitym drobiem, dalej o obrocie wzajemnym rybami między Polską a Gdańskiem, a wreszcie o obrocie ziemniakami i paszą.

Pozatem zawarto dwa porozumienia, regulujące obrót serem oraz pewnemi gatunkami ryb i przetworami rybnemi, sprowadzanemi z Gdańska do Polski, na podstawie przyznanych Gdańskowi kontyngentów.

Przez podpisanie tych umów branżowych uregulowano całokształt obrotu artykułami żywnościowemi między Polską a Gdańskiem.

BRAK TOWARÓW W GDAŃSKU.

W czasach ostatnich stwierdza się w Gdańsku brak towarów na skutek reglamentacji przywozu z Polski, wprowadzonej od dłuższego czasu przez władze gdańskie. Władze te nie wydają w dostatecznej ilości pozwoleń na przywóz wyrobów włókienniczych i dzianych, krawatów, parasolek i t. p., dążąc do tego, aby artykuły te dostarczane były przez przemysł niemiecki. Przedsiębiorstwa gdańskie mogą pokryć w Polsce zaledwie 10—15% zapotrzebowania W. M. Gdańska na te artykuły. Na skutek takiej sytuacji ceny na towary idą w górę, a obroty firm poważnie się skurczyły.



KONFERENCJA DLA SPRAW RACJONALIZACJI MARYNARKI HANDLOWEJ.

Izba żeglugowa Zjednoczonego Królestwa komunikuje, iż sekretarjat Międzynarodowej Konferencji Żeglugowej otrzymał już wszystkie odpowiedzi na ankietę, za wyjątkiem odpowiedzi armatorów Stanów Zjednoczonych, lecz i ta odpowiedź oczekiwana jest niebawem.

Jak się wyjaśniło, stosunek odpowiadających do tez ankiety jest pozytywny, choć w większości odpowiedzi znajduje się również krytyka i wnioski co do ulepszenia planu racjonalizacji międzynarodowej żeglugi handlowej. Dwa kraje — Wielka Brytanja i Japonja zaproponowały inne plany. Liverpoolskie organizacje: Chamber of Shipping i Liverpool Steamship Owners' Association nadesłały wspólną odpowiedź, w której proponują plan racjonalizacji dobrowolnej, nie przewidujący jakichkolwiek wpłat i opierający się li tylko na dobrowolnem rozbrojeniu przez armatorów pewnego odsetku tonażu.

Konferencja żeglugowa zostanie zwołana w październiku br.; nie będzie ona jednakże definitywną, lecz tak samo wstępną jak i styczniowa, która wyłoniła ze siebie komitet dla przeprowadzenia ankiety.

Przykład owocnego stosowania stawek minimalnych na niektórych rynkach frachtowych, przeprowadzony na zasadach rzetelnego porozumienia („gentleman's Agreement"), który został urzeczywistniony dopiero w roku bieżącym, skłania do przypuszczenia, że projekty grupy liverpoolskiej, oparte w zasadzie na przyjęciu takiegoż „gentleman's agreement" w sprawach racjonalizacji żeglugi w postaci rozbiórki określonej części tonażu, będzie miał poważne szanse przejścia, tembardziej, że jest on najmniej radykalny.

Trzeba jednakże zaznaczyć, że nawet przeprowadzenie tak ogólnikowego planu (z wielkiej chmury mały deszcz) kryje w sobie dużo szkopułów. Armator, mający dużo „gruchotów" wyjdzie z takiego puszczania sobie starej krwi — lepiej od posiadającego flotę nowszą. Jeśli natomiast będą wprowadzone warunki dotyczące wieku statków, to utrzymujący swój tonaż w świetnym stanie i posiadający solidniejsze konstrukcje będzie w gorszem położeniu, aniżeli niedbały i posiadający tandetę armator. Tak czy inaczej nowy plan grozi obciążeniem tęgich armatorów na korzyść takich, którzy gorzej gospodarzą i posiadają lichszy tonaż.

SUBWENCJE DLA TRAMPINGU PÓJDĄ NA OBNIŻENIE STAWEK FRACHTOWYCH?

Sensacyjnie brzmią trzy oferty armatorów trampowych, ogłoszone w Scand. Shipping Gazzette z 4-go bm. na przewozy frachtowe w time charter, z uwzględnieniem możliwości otrzymania lub nie otrzymania słynnej brytyjskiej subwencji dla trampingu. Otóż armatorzy w ofertach otwarcie piszą: jeśli certyfikat na subsydja zostanie zapewniony to cena będzie taka, — jeśli okaże się, że nie — to inna, przeciętnie o 12—13% wyższa. Armatorzy więc dobrowolnie „zjeżdżają" z istniejących stawek, odstępując zasiłek subwencyjny — frachtującemu. Zapewne mija się takie postępowanie z zamiarami projektodawstwa angielskiego.

SUBWENCJE DLA ISTNIEJĄCYCH JUŻ STATKÓW ŻAGLOWO - MOTOROWYCH W NIEMCZECH.

Rząd niemiecki postanowił, w celu przyśpieszenia modernizacji floty, zaprowadzić subwencje niezwrotne dla właścicieli statków żaglowo - motorowych, pokrywające do 30% kosztów odnowienia statku, a przedewszystkiem odnowienia i ulepszenia maszyn. Korzystający z takiej subwencji muszą udowodnić, iż finansowanie pozostałych 70% kosztów zostało zapewnione.

Subwencje te zastępują działający dotąd system udzielania w tym samym celu pożyczek niskoprocentowych.

BUDUJĄCA SIĘ PŁYWAJĄCA SKŁADNICA OLEJÓW.

W chwili obecnej dla Anglo - American Oil Cy — buduje się w Anglji cysternowiec o pojemności 10.000 t. DW i szybkości 12—13 węzłów, wyłącznie na przewóz olejów smarowych. Osobliwością statku będzie przystosowanie jego do przewozu bardzo znacznej ilości różnych gatunków oleju. Cysterny statku będą mieściły z osobna niemniej niż 27 gatunków rozmaitych olejów smarowych, wobec czego może on być słusznie uważany za pływającą składnicę różnogatunkowych olejów smarowych.

KONKURENCJA DWÓCH DRÓG MORSKICH SHANGHAJU DO EUROPY.

Shanghajski korespondent Fairplay podaje wiadomość o dużym sukcesie niemieckiego turbinowca „Scharnhorst", na którym równocześnie ze znacznem zwiększeniem szybkości drogowej poważnie obniżono ceny pasażerskich biletów. Również inne kompanje żeglugowe poszły za przykładem niemieckiej linji i obniżyły stawki na przejazd pasażerów.

G ł ó w n y m jednak konkurentem linij Shanghaj — Europa via kanał Sueski stają się linje transpacyfistyczne, które gwarantują jadącym tą drogą do Europy korzystne bilety przejazdowe na kolejach Stanów Zjednoczonych i statkach transatlantyckich. Korespondent nie wspomina o lądowej komunikacji z Europą via Dairen — Syberja, która choć będąc zasadniczo szybszą, w rzeczywistości nie może się równać z atrakcyjnością drogi przez Amerykę Północną.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W SIERPNIU BR.

W ciągu sierpnia br. zawinęło do portu w Antwerpji 986 statków o łącznej pojemności 1.971.006 n. t. r. Przeciętny tonaż statku wynosił więc 1.999 ton. W tym samym miesiącu roku 1934 zawinęło statków 914 o pojemności 1.784.732 n. t. r. Według bander klasyfikacja statków przedstawiała się w sposób następujący: Anglja — 270 statków (434.074 t. r. n.), Niemcy — 213 statków (531.971 t. r. n.), Holandja — 122 statki (91.619 t. r. n.), Norwegja — 62 statki (123.696 t. r. n.), Francja — 59 statków (167.713 t. r. n.), Belgja — 53 statków (93.363 t. r. n.), Szwecja — 48 statków (74.421 t. r. n.). Danja — 46 statków (78.250 t. r. n.) itd. Polska — 7 statków (10.130 t. r. n.)

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ORGANIZACJA EKSPANSJI PRODUKCJI POLSKIEJ DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH AMERYKI PÓŁNOCNEJ.

Z okazji przybycia do Gdyni wycieczki kupców polskich ze Stanów Zjednoczonych, mieliśmy sposobność poruszyć sprawę ekspansji produkcji polskiej na rynek amerykański i wykorzystania w tym celu aparatu rozdzielczego, jakim jest kupiectwo polskie w Stanach Zjednoczonych.

Jak się obecnie dowiadujemy, organizacją tego zadania zajęło się ostatnio Towarzystwo dla Handlu Kompensacyjnego w Warszawie (W-wa, ul. Moniuszki 10), które zamierza urządzić w Cleveland z okazji zjazdu kupiectwa polskiego, wystawę wytwórczości polskiej. Towarzystwo dla Handlu Kompensacyjnego podejmuje się pokrycia kosztów nietylko urządzenia samej wystawy, lecz i transportu eksponatów i ich oclenia. W tych warunkach wystawca ponosiłby jedynie koszty samych eksponatów. Takie postawienie sprawy jest dla eksponentów polskich tembardziej korzystne, że dotąd wysyłanie prób do poszczególnych firm amerykańskich, co było konieczne przy opracowywaniu rynku amerykańskiego, pociągało za sobą utratę tych prób, gdyż firmy amerykańskie, nawet w tym wypadku, gdy opłaciły jedynie cło, poczuwały się do prawa włas-

ności nad próbami, tymczasem obecnie po ukończeniu wystawy próby zostaną przekazane do dyspozycji jednej z placówek konsularnych polskich w Stanach Zjednoczonych, z zamiarem urządzenia stałej wystawy prób i wzorów. O rozwoju dalszej akcji we wskazanym kierunku ze strony Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego będziemy informowali naszych Czytelników na łamach Biuletynu.

LICENCJE NA PRZYWÓZ PSZENICY DO BELGJI.

W dniu 9. VIII. 35 r. rząd belgijski wprowadził ponownie opłatę licencyjną od importowanej pszenicy w wys. 10 fr. od 100 kg., jednocześnie zaś ustalając przymus mieszania mąki z pszenicy krajowej przy wypieku chleba. Nowa ta polityka zmierza do przeprowadzenia zasadniczych zmian w kierunkach wytwórczości rolniczej Belgji, mianowicie chodzi o zwiększenie uprawy pszenicy, a równoczesne zahamowanie rozwoju wytwórczości artykułów pastewnych, które stanowią podstawę w produkcji masła i mięsa sprowadzanych z krajów, dążących do zapewnienia Belgji większego i stałego zbytu na jej artykuły przemysłowe wzamian za zapewnienie im dostaw wspomnianych przetworów rolniczych.

Wpływy z opłat licencyjnych stworzyć mają fundusz premjowania produkcji pszenicy.

REFORMA TARYFY CELNEJ W SYRJI.

Dnia 17-go lipca rb. ukazało się rozporządzenie Nr. 161/L. R., wprowadzające masową obniżkę stawek celnych dla całego szeregu towarów, będących podstawą wewnętrznego i zewnętrznego obrotu Syrji—Libanu. Kupiectwo syryjskie spodziewa się poprawy ogólnej sytuacji gospodarczej kraju oraz ożywienia tak ważnego dla Syrji—Libanu źródła dochodu społecznego, jakim jest handel.

Zniżki obowiązujących dotychczas stawek celnych, są następujące (uwzględniając tylko najważniejsze pozycje):

20% na przędzę i nici bawełniane,
30% na materjały bawełniane, surowe i bielone.
33% na materjały bawełniane, barwione.
30% na materjały bawełniane, drukowane,
25% na niektóre wyroby bawełniane, dziane,
30% na materjały z prawdziwego jedwabiu,
10% na wyroby dziane z prawdziwego jedwabiu.
30% na przędzę ze sztucznego jedwabiu,
33% na materjały ze sztucznego jedwabiu,
10% na wyroby dziane ze sztucznego jedwabiu.
20% na cement,
15% do 25% na samochody turystyczne,
30% na opony i kiszki samochodowe,
37% na obuwie gumowe, długości powyżej 17 cm..
30% na dywany perskie.
25% na mąkę pszenną (z miękkiego ziarna).
25% na wina,
20% na szynki solone lub wędzone,
25% na szynki w puszkach,
20% na niektóre gatunki serów,
25% na niektóre gatunki owoców (migdały, jabłka, gruszki, melony),
20% na wyroby z ciasta, niepieczone (makarony),
30% na krochmal,
40% na kwas winny,
50% na kwas cytrynowy w formie stałej.

Pozatem zniesiono zupełnie opłaty celne na: słód, chmiel, anilinę i jej sole, które dotychczas były clone w wysokości 11% ad valorem oraz wprowadzono specyficzne stawki na pewne gatunki drzewa (dębowego, grabowego, topolowego i wiązowego), niższe od dotychczas stosowanych 25% ad valorem.

Zaznaczyć wypada, iż w pojęciu władz mandatowych, zmiany powyższe należy uważać za maksimum wysiłku na drodze deflacji obciążeń celnych, ponieważ osiągniętą granicę, poniżej której konieczna ochrona wytwórczości krajowej stałaby się w obecnych warunkach niewystarczająca, przy jednoczesnem zachwianiu równowagi budżetowej. Tem samem można przyjąć, że nastąpi okres stabilizacji taryfy celnej.

Na rozwój eksportu polskiego do Syrji—Libanu wprowadzone zniżki mogą mieć wpływ raczej pośredni, gdyż zarządzenie nie wprowadziło zmian w pozycjach, które Polskę w ostatnich czasach najwięcej realnie interesowały. Jednak dzięki przypuszczalnemu polepszeniu ogólnej sytuacji gospodarczej nastąpić może pewne ożywienie tranzakcyj importowych, które pośrednio odbija się na możliwości przywozu innych artykułów.

Z pomiędzy artykułów korzystających z obniżki taryfy celnej, zwrócić należy uwagę na materjały bawełniane i obuwie gumowe, szczególniej w razie zastosowania maksymalnych, to jest dwa razy wyższych stawek celnych do analogicznych wyrobów japońskich. Sprawa ta stała się znowu aktualną wobec wypowiedzenia traktatu handlowego egipsko-japońskiego i związanych z tem obaw wzmożonej akcji Japonji na innych rynkach Bliskiego Wschodu. *P. I. E.*

IMPORT ZIÓŁ LECZNICZYCH DO WSCHODNIEJ FRANCJI.

Na osiem poważniejszych domów handlowych w Strasburgu, 5 wykazuje ponad 20 miljonów fr. fr. obrotu rocznego łącznie, z czego ponad 10 miljonów przypada na zakupy surowca zagranicą i na rynku krajowym. 30% zapotrzebowania branży zielarskiej pokrywa rynek krajowy, 70% przypada na import z zagranicy, w którym pierwsze miejsce zajmują Węgry, eksportując na cały rynek francuski ponad 200.000 kg ziół leczniczych rocznie, na dalszem miejscu Jugosławja, Rumunja, Rosja, państwa bałtyckie, Polska, Czechosłowacja.

Pod nazwą ziół leczniczych rozumieć należy liście, kwiaty, korę, owoce, łodygi, miąższ łodyg lub pni drzewnych, korzenie, nasiona, porosty, znajdujące zastosowanie w lecznictwie i w przemyśle drogeryjnym. Katalogi importerów tutejszych wykazują 400 różnych gatunków i odmian ziół, udających się w klimacie umiarkowanym Europy, któremi firmy te interesują się. W większości są to artykuły nabywane w niewielkich ilościach, natomiast kilkanaście gatunków roślin niżej wyszczególnionych znajduje bardzo szerokie zastosowanie w przemyśle drogeryjnym i popyt na nie, a szczególnie na odmiany wysoko wartościowe, jest bardzo duży.

Są to: kwiaty lipowe, rumianku, krwawniku, bławatków, liście czarnych jagód, mięty, owoce czarnych jagód, jałowca, malin, jeżyn, sporyszu, pączki sosnowe (świerkowe) i inne. Ze względu na pewne trudności w podaniu właściwej nazwy polskiej różnych gatunków i odmian ziół leczniczych, poniżej wskazano nazwy ziół w 2 językach: łacińskim i francuskim: lista ta zawiera wykaz ziół leczniczych znajdujących szerszy zbyt na rynku. Lista druga — ziół będących w handlu wogóle — znajduje się w posiadaniu Państwowego Instytutu Eksportowego.

Zioła lecznicze są clone według X rozdziału francuskiej taryfy celnej „Espèces médicinales“, pozycje 126—127:

Poz. 126. Korzenie ślazu, goryczki i walerjany,
w stanie świeżym . . . . fr. fr. 31.20
w stanie suchym . . . . fr. fr. 52.—

Korzenie lukrecji w stanie surow. — wolne od cła
w stanie ciętym w pakietach, w proszku,
lub ziarnkach . . . . fr. fr. 15.60

Inne, w stanie świeżym lub suszonym — wolne od cła.

Poz. 126. bis. Rośliny, kwiaty i liście.
„Bouillon blanc“, ogórecznika, rumianku,
ślazu, malwy, bratków, róż, bzu i fiołków fr. fr. 80.—
absyntu, bieluniu, majeranku, szałwi . . . fr. fr. 80.—
lipy t. zw. srebrnej („argente“) . . . . . fr. fr. 80.—
lipy innych gatunków . . . . fr. fr. 40.—
hyzopu, melisy i mięty . . . . fr. fr. 80.—
bazylji, nostrzyku, mydlnicy, sierpiku . . fr. fr. 80.—
Inne — wolne od cła.

Poz. 126 ter. Kory (pozycja zawiera gatunki roślin i drzew strefy podzwrotnikowej).

Poz. 126 quater. Porosty lecznicze wolne od cła.

Poz. 127. Owoce i ziarna zawierające cukier krystalizujący lub nie i miód, oraz zawierające alkohole, clone są według specjalnych stawek:
Owoce bzu . . . . fr. fr. 104.—
Owoce czarnych jagód i brusznic . . . . fr. fr. 30.—

Inne owoce i ziarna niewymienione wolne od cła.

Polska korzysta w branży tej z taryfy minimalnej. Stawki podano od 100 kg brutto. Oprócz cła importer opłaca taksę importową w wysokości 2% od wartości we wszystkich wymienionych pozycjach, za wyjątkiem owoców i ziarn zawierających cukier i alkohol, które opłacają 6% tytułem taksy importowej.

Przy wwozie ziół leczniczych nie są wymagane świadectwa fitopatologiczne, niemniej jednak towar zaopatrywany jest w świadectwa stwierdzające czystość ziół.

Gatunkowo najwyższy towar importowany z Węgier otrzymuje importer francuski w opakowaniu w skrzyniach lub workach. W skrzyniach wysyłane są gatunki, podlegające łatwo skruszeniu np. mięta, — inne, jak kwiaty lipowe, rumianku etc., wysyłane są w workach, równie jak skrzynie po 50 lub 100 kg. Towar nie powinien być pakowany bardzo ściśle; np. 50 kg mięty mieści się w skrzyni wymiarów 90×60×50 cm. Głównym warunkiem dobrego opakowania jest zapewnienie czystości towaru, który w drodze ulec może zakurzeniu, zamoczeniu, skruszeniu i t. p. Wskazanem jest wobec tego wykładać skrzynie wewnątrz cienkim papierem, zaś na worki używać materjałów gęstych. Wśród franc. importerów towar przechowywany bywa po oczyszczeniu i po segregowaniu w beczkach wymiarów około 1 m^3, wyklejonych wewnątrz papierem, o przystającej ściśle pokrywie górnej. Beczki posiadają obręcze drewniane, żeby nie dostała się przypadkowo rdza z obręczy metalowych.

Pora zakupów ziół leczniczych przypada na okres jesienny, to znaczy w okresie zbiorów zbóż i owoców. Rumianek i lipa zbierane są w miesiącu lipcu, inne — w miesiącu sierpniu, wrześniu i październiku. Importerzy francuscy zazwyczaj uskuteczniają sami zakupy, wyjeżdżając we wrześniu i październiku do krajów produkujących zioła.

Warunki płatności, jak w innych branżach na 30 lub 60 dni. Ponieważ od jakości towaru, w szczególności od starannego przesortowania gatunków zależy jego cena, która waha się nawet w gatunkach pojedyńczych w granicach dość szerokich, wskazanem jest zwracać dużą uwagę na staranne sortowanie towaru.

Zioła lecznicze polskiego pochodzenia znane są we Francji Wsch. z wysokiej gatunkowości; szczególnie poszukiwany jest gatunek lipy i jałowca.

Wykaz gatunków ziół leczniczych szczególnie poszukiwanych na rynku we wschodniej Francji:

flores cyani sine cal.	fleurs de bluets s. cal.
flores calendulae s. cal.	fleurs de souci s. cal.
flores tiliae offic.	fleurs de tilleul ofic.
flores rhoeados	fleurs de coquelicot
flores spirae	fleurs de reine des prés
flores pediscati rubrum	fl. de pieds-de-chats rouges
flores millefolii	fleurs de millefeuilles
folia farfarae tot.	feuilles de tussilage ent.
folia rubi fructicosi tot.	feuilles de ronce ent.
folia myrtilii	feuilles de myrtille
folia asperulae	feuilles d'asperulus
herba ericae c/fl.	herbe de bruyère av. fl.
herba violae tricol.	herbe de pensées sauv.
herba millefolii c/fl.	herbe de millefeuilles av. fl

radix angelicae	racine d'angélique
radix levistici	racine de livèche
radix pimpinellae	racine de boucage
fructus myrtilli	fruits baies de myrtille
fructus juniperi	fruits baies de ganièvre
fructus rubi idaei	fruits de framboise
fructus rubi fructicosi	fruits de ronce
Cortex Frangulae, conc.	Ecorce de Bourdaine, coupés
Folia Ribis Nigri	Feuilles de Cassis noir
Herba Alchemillae, conc.	Herbe d'Alchemille
Herba Pulmonariae, conc.	Herbe de Pulmonaire
Lichen Islandicus	Lichen Islandicus
Radix Tormentillae, conc.	Racines de Tormentille
Flores Lami Albi	Fleurs d'Ortie blanche
Folia Menthae	Feuilles de Menthe
Turiones Pini	Bourgeons de sapin
Flores Chamomillae, vulg.	Fleurs de Camomilles

Konsulat R. P. w Strasburgu.

DOSTAWY CEMENTU DO PALESTYNY.

Polska nie miała do r. 1934 żadnego niemal udziału w imporcie cementu do Palestyny. Poraz pierwszy wystąpiła w urzędowych wykazach palestyńskich za r. 1934.

Import wynosił:

	I półrocze 1933 ton	I półrocze 1933 ŁP	I półrocze 1934 ton	I półrocze 1934 ŁP
Anglja	3.664	17.327	12.726	28.871
Belgja	3.512	6.976	3.824	8.604
Danja	466	2.594	968	3.949
Francja	759	3.987	360	1.676
Niemcy	—	—	314	671
Grecja	1.703	2.616	3.736	5.239
Polska	—	—	2.845	4.853
Rosja	3.531	4.946	6.889	7.911
Jugosławja	22.237	37.607	28.517	45.188
Syrja	1.659	3.441	2.366	4.959
U. S. A.	302	3.066	560	4.275
Inne kraje	1.576	5.568	1.267	2.486
Razem	39.409	88.328	66.392	117.682

W ostatnich tygodniach zaobserwowano pewne osłabienie w natężeniu ruchu budowlanego, co spowodowało w związku z nagromadzonemi zapasami cementu spadek cen cementowych. Obecnie cena najlepszych cementów budowlanych wynosi tylko 22 do 24 sh cif. Cementownia Nesher zniżyła też nieco swoje ceny, które z ŁP 2,72 za tonę loco wagon Tel-Aviv spadły na ŁP 2,60. Eksporterzy polscy winni przy dalszem opracowywaniu rynku zmiany te uwzględnić. *P. I. E.*

INFORMACJE O RYNKU HOLENDERSKIM

W celu usprawnienia służby informacyjno-handlowej w odniesieniu do interesującego eksporterów polskich rynku holenderskiego, Konsulat R. P. w Amsterdamie zwraca uwagę wszystkim firmom polskim, które dotychczas nie pozostawały w stosunkach z Holandją, by swe zapytania do Konsulatu kierowały za pośrednictwem Państwowego Instytutu Eksportowego.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 SIERPNIA DO 7 WRZEŚNIA 1935 R.

ALBANJA. Narazie nieogłoszony dekret - ustawa wprowadza ograniczenia kontyngentowe na cement, papier, konfekcję męską i samochody.

BELGJA. Zniesione zostały poczynając od 29 ub. m., względnie 1 bm. opłaty pobierane od zezwoleń przywozowych na smalec i świnie.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI — CYPR. Cło na mąkę pszenną zostało podwyższone od 1 ub. m.

CHILE. Obniżono cło od nakryć na stoły, łóżka itp. wyrabianych z juty, konopi lub bawełny.

ESTONJA. Obecny system monopolu przywozowego ma ulec rewizji, przedewszystkiem niektóre towary mają być skreślone z listy towarów, wymagających pozwolenia na przywóz.

FRANCJA. W myśl okólnika z 20 ub. m. zwolnienie od podatku obrotowego dotyczyć może tylko parafiny, dostarczonej bezpośrednio po przywozie fabrykantom świec woskowych lub łojówek.

Rząd francuski zamierza zastosować ograniczenia dewizowe wobec krajów reglamentujących wywóz dewiz.

27 sierpnia ogłoszono dekret wprowadzający stawki taryfy minimalnej dla prętów i listw drewnianych importowanych ze Stanów Zjednoczonych.

Rozporządzenie ogłoszone 30 ub. m. zmniejsza kontyngenty przywozowe o 12 proc. dla olejów mineralnych oraz o 10 proc. dla benzyny, olejów ciężkich i gazowych.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. — KAMERUN. Zostały ogłoszone przepisy o znakowaniu towarów. obowiązujące na terenie metropolji (Francji).

HOLANDJA. Poczynając od 16 sierpnia został skontyngentowany na 2½ miesiąca przywóz rur stalowych i żelaznych o średnicy wewnętrznej niżej 60 mm. Bazę stanowi pierwsze półrocze 1935 r. Dozwolona do przywozu ilość wynosi 50 proc. ilości z okresu bazowego.

Został również skontyngentowany przywóz wyrobów i tkanin z czystego lub mieszanego jedwabiu na okres 4 miesięcy, poczynając od 1 września br. Ilość dozwolona do przywozu wynosi 100 proc. ilości przywiezionej w okresie wrzesień—grudzień 1934 r.

Według informacyj, uzyskanych w Monopolu Rolniczym, pozwolenia wwozu w odniesieniu do wikliny i wyrobów koszykarskich są przydzielane wyłącznie importerom — obywatelom holenderskim, którzy zajmowali się importem tych artykułów w dn. 1. I. 1932 r. W zasadzie wymaganem jest, by importer był wpisany do rejestru handlowego, w praktyce jednak pozwolenia wwozu są przydzielane również importerom, którzy nie odpowiadają temu warunkowi z tem jednak zastrzeżeniem, że importer jest poważny.

Wydanie pozwolenia obywatelowi obcemu może mieć miejsce jedynie w wyjątkowym wypadku za specjalnem każdorazowem pozwoleniem Ministra Spr. Ekonomicznych.

PALESTYNA. Rozporządzenie z 11 lipca br. ustanawia bezcłowy wwóz wszelkiego sprzętu ratowniczego jak np. ratunkowe pływaki (boje) itp.

INDJE HOLENDERSKIE. Ograniczenia kontyngentowe zostały rozciągnięte na nowe grupy wyrobów metalowych. a mianowicie na: żelazo w płytach. sztabach, żelazo do wiązań i do robót betonowych etc.; rury żelazne: galwanizowane żelazo dachowe; rynny

itp.; drut żelazny; śruby i haki żelazne; cynk i aljaże; miedź i niektóre wyroby miedziane.

IRAK. Parlament wydał ustawę, która upoważnia rząd do kontyngentowania przywozu ze wszystkich lub z poszczególnych krajów. Ustawa weszła w życie z dn. 14. 8. 35.

IRLANDJA. Kontyngent na obuwie inne niż gumowe, został ustalony w wysokości 1.400.000 sztuk na okres od 1 października br. do 31 marca 1936 r.

ŁOTWA. Komisja Dewizowa i Bank Łotwy wydały przepisy zezwalające na prywatny handel dewizami pod warunkiem złożenia uprzedniego podania do Komisji Dewizowej. Chodzi w ten sposób o przeciwdziałanie nielegalnemu obrotowi na t. zw. „czarnej giełdzie".

NORWEGJA. Nowa taryfa celna wprowadziła dalsze zmiany w zakresie następujących towarów: jelita (tara), owoce, pomidory, płyty posadzkowe, ubrania nieprzemakalne, metale w obróbce, papier i tektura, sok z owoców, jedwab sztuczny i naturalny, skóry i futra, oraz wozy i sanki.

NOWA FUNLANDJA. Wprowadzono szereg zniżek celnych, między innemi na fasolę, groch, ryż, owies i mąkę kukurydzową.

PORTUGALJA. Dekret z 21 czerwca br. zawiera przepisy dotyczące wwozu preparatów farmaceutycznych bez poddawania ich analizie.

RUMUNJA. Pozwolenia przywozu na III kwartał rb. miały być udzielane w wysok. 60% przeciętnej kwoty przywozowej z r. ub. W związku z zasadami reglamentacji handlu zagranicznego oprócz tych wytycznych ogólnych przy ustalaniu kontyngentów zwracać się będzie nadal uwagę na kształtowanie się stosunków wymiennych z poszczególnemi krajami i aktywność wzgl. pasywność salda tej wymiany. Pozwolenia przywozu na III kwartał rb. w związku ze wspomnianemi zmianami przydzielone miały być do 6. 9. 35 r.

RODEZJA POŁUDN. Władze skarbowe Rodezji Południowej ogłosiły rozporządzenie o zastosowaniu zniżek celnych lub zwolnienia od cła przy imporcie tekturowych pudełek do papierosów, oraz opakowań, niezbędnych do ich wyrobu.

EL SALVADOR. Od dnia 25. 7. 35 r. obniżono stawki celne od worków jutowych (również z domieszką innych włókien grubych), służących do opakowania kawy z dol. am. 25 do 15,30 za 100 kg, oraz do opakowania cukru z dol. 15 do 8,80 za 100 kg.

SZWECJA. Dnia 5 sierpnia weszły w życie stawki celne zagwarantowane Stanom Zjednoczonym na podstawie traktatu handlowego z 25 maja br. Stawki powyższe nie różnią się prawie zupełnie od dotychczas obowiązujących.

STANY ZJEDNOCZONE. Trybunał celny rozstrzygnął sprawę clenia książek z próbami (np. linoleum) zwiększając cło dotychczas stosowane.

Władze celne wydały okólniki w sprawie clenia kwasów tłuszczowych, szczotek pewnego typu używanych przez fryzjerów (neek dusters), papieru pokrytego warstwą aluminjum i lekkich rakiet.

Cło wyjątkowe na dywany bawełniane japońskie zostało zniesione.

TURCJA. Przesyłki pocztowe o wartości powyżej 50 t. p. winny być zaopatrywane w świadectwa pochodzenia.

Stalowe butle zawierające bezwodny amoniak zostały zwolnione od cła.

Ustawa z 27 maja br. wprowadza poważne zmiany w poborze podatków konsumcyjnych. Dotyczą one także podatków od szeregu towarów wwożonych, wśród których na uwagę zasługują następujące: wyroby kauczukowe, szkło okienne, papier i tektura, skóra i wyroby skórzane, tkaniny i wyroby bawełniane i wełniane, także przędza, stal i żelazo oraz miedź i stopy miedzi.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Fabryka mydła w Gdańsku poszukuje dostawców różnych produktów chemicznych. P/23187/47/Ż.

Firma w Czechosłowacji pragnie importować kości do wyrobu kleju. P/23137/59/Ż.

Firma grecka z Salonik poszukuje przedstawicielstwa fabryki dykty. P/22725/40/C.

Na rynku meksykańskim istnieje możliwość zbytu napędnych pasów gumowych. P/22573/59/Ro.

Firma w Kurytybie (Brazylja) interesuje się importem następujących narzędzi: kosy, sierpy, siekiery, rydle, grabie, łopaty. Firma ta prosi o szybkie nadesłanie ofert. P/22556/44/Ro.

Istnieje możliwość zbytu żelaza na obręcze do beczek w Brazylji. P/22556/44/Ro.

Firma norweska pragnie otrzymać przedstawicielstwo polskiej firmy na Norwegję rur do kotłów. P/22912/21/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

SCALENIE PODATKU OD OBROTÓW TOWARAMI KOLONJALNEMI.

Przeważająca część obrotów sklepów detalicznych kolonjalno-spożywczych, które częściowo tylko zostały odciążone dzięki scaleniu podatku od cukru, win, wódek, octu i zapałek, przypada tak pod względem ilościowym jak i wartościowym na obroty artykułami kolonjalnemi, między innemi pochodzenia zagranicznego. Wobec tego nasza Izba rozważała sprawę, jakie artykuły kolonjalne możnaby objąć scaleniem, w szczególności wykorzystując ten fakt, że idzie o towary zagraniczne, a więc o obroty pod względem technicznym łatwo dające się opodatkować w momencie odprawy celnej.

Z otrzymanych odpowiedzi na rozesłaną w tej sprawie ankietę, stwierdzono, że zainteresowane branżowo firmy uważają scalenie za celowe i korzystne. Równocześnie z ankiety

można było w przybliżeniu ustalić, że na towary dotychczas scalone przypada około 45% obrotów, na artykuły kolonjalne około 25%, na pozostałe 30% obrotów. O ile chodzi o stawkę podatkową, to nie powinna ona przekraczać 1½%. Ze stanowiska zajętego przez drobne kupiectwo można było wyczuć, że jedną z najważniejszych kwestyj jest należyte unormowanie sprawy właściwego odliczania od ogólnych obrotów sum, które nie powinne podlegać opodatkowaniu z uwagi na objęcie ich podatkiem scalonym. Z dotychczasowej praktyki należy jednak stwierdzić, że rzeczywiście w niektórych wypadkach odliczanie to nie było dostateczne, co częściowo wśród sfer kupiectwa, nieprowadzącego prawidłowych ksiąg handlowych, rodziło obawy, iż w razie niewłaściwego zastosowania owych odliczeń zachodzić mogłoby podwójne opodatkowanie.

Zbadanie jednak całokształtu zagadnienia wykazuje, że przewaga korzyści, jakie daje scalenie niewątpliwie przemawia za celowością przejścia do zasad scalonego poboru podatku również i na odcinku artykułów kolonjalnych.

Przeprowadzane badania w tej samej sprawie przez inne Izby Przemysłowo-Handlowe wykazały, że również i one zasadniczo skłaniają się do koncepcji scaleniowej, widząc w niej duże usprawnienie wymiarowe, równocześnie jednak podnocząc i strony ujemne tego systemu.

Przedewszystkiem zwrócić należy uwagę na trudności, jakie może wywołać to scalenie ze względu na obecne tendencje wymiarowe władz skarbowych.

Jak doświadczenie uczy, władze wymiarowe mało liczą się z faktem scalenia podatku przy wymiarach. Bardzo częste i słuszne były skargi na to, że dla przedsiębiorstw, mających poważne obroty artykułami, podlegającemi scaleniu, wymiar obrotu i podatku tak był uskuteczniany, jakgdyby scalenia wcale nie było, a wskutek tego handlujący płacił podatek przemysłowy raz przy nabyciu (w cenie towaru), drugi raz znów przy wymiarze indywidualnym. Dotyczy to zwłaszcza przedsiębiorstw handlowych, sprzedających cukier. Dawniej, przed scaleniem, wymierzano im obrót wedle wielokrotności obrotu cukrem (obrót cały — 3 do 4 razy obrót cukrem), gdy podatek obrotowy od cukru scalono — wymiary częstokroć pozostawały te same lub prawie takie same. Handlujący przeto słusznie obawiają się, że może powtórzyć się to samo po wprowadzeniu scalonego podatku przemysłowego od wszystkich artykułów kolonjalnych, tak, że scalenie nie da spodziewanych korzyści i nie zrealizuje popularnej idei przerzucenia podatku przemysłowego i że powstanie tylko podwyżka ceny towaru, która zmniejszy spożycie, a wskutek tego obroty artykułami kolonjalnemi dalej się jeszcze skurczą.

Dalej powstaje trudność przy księgowaniu scalonych artykułów. Hurt ma mało artykułów i nadto w przeważającej części prowadzi względnie powinien prowadzić księgi, a przeto rachunkowość, dotycząca produktów, podlegających scaleniu, nie powinna napotkać na trudności. Księgi hurtowników powinny dać dokładny obraz obrotu artykułami scalonemi.

Inaczej jednak sprawa wygląda u sprzedawcy detalicznego. Nie jest rzeczą możliwą, by drobny kupiec mógł przy każdej tranzakcji zapisywać dokładnie, ile czego sprzedał. Tego nie żąda od detalisty żaden przepis prawa, ani zwyczaj buchalteryjny.

Z praktyki wiadomo, że księgowanie to odbywa się ryczałtowo na zasadzie inwentarza nabywczego i faktur, a nie każdej indywidualnej tranzakcji sprzedaży. Obroty są wprawdzie określane prawidłowo, jednakowoż obroty z rubryki towarów scalonych w stosunku do rubryk towarów niescalonych kontowane są tylko w przybliżeniu.

Nie można sobie wyobrazić inaczej tej kwesji, ani tego księgowania, gdyż jest rzeczą wykluczoną, a w każdym razie bardzo utrudnioną, by detalista przy każdej drobnej tranzakcji oddzielnie notował ceny za artykuły scalone i niescalone. Dopóki nie było różnicy między artykułami scalonemi a innemi artykułami w sklepie — sprawa nie nastręczała wątpliwości, gdyż globalny obrót mógł być zawsze ujęty rzetelnie. Obecnie jednak, skoro zasada ścisłego księgowania z zupełnie indywidualnem traktowaniem konta obrotów towarami scalonemi nie jest możliwa i skoro niewątpliwie rzecz ta prędzej, czy później wypłynie, powstać może kwestja prawidłowości ksiąg. W konsekwencji zdarzać się będzie, że książki uznawane będą za nieprawidłowe.

Sprawa scalenia podatku przemysłowego od artykułów kolonjalnych zazębia się nadto o kwestję norm obrotowych. Jeżeli będą stworzone normy obrotowe w handlu, wówczas załatwią one niewątpliwie także problem artykułów scalonych. Należy jednak zgóry przewidzieć, że ewentualne załatwienie tego rodzaju będzie wysoce niedoskonałe. Istnieją poważne różnice w stosunku obrotów artykułami kolonjalnemi w zależności od różnych czynników, stanowiących o obrotach przedsiębiorstwa, i nie można tu stworzyć żadnego systemu.

Widać z powyższego, iż istotnie przy badaniu sprawy scalenia podatku od obrotów towarami kolonjalnemi powstają trudności, które o ile zgóry nie zostaną usunięte, mogą mieć taki skutek, że podatek przemysłowy od towarów kolonjalnych zostanie wpraw-

dzie scalony, jednak normy obrotowe zabiorą kupcowi korzyści ze scalonego podatku.

Wobec tego ażeby wspomniane obawy straciły na aktualności należy postawić pytanie, czy ma być scalony podatek od obrotów towarami kolonjalnemi, które są sprowadzane z zagranicy tylko do handlu czy też i do przeróbki. Tutejsza Izba Przemysłowo-Handlowa stoi na stanowisku, że celem pogłębienia korzyści scalenia nie należy ograniczać się do artykułów, stanowiących tylko część obrotów handlu kolonjalno-spożywczego, lecz w ramy scalenia włączyć należy i przeróbkę — a dalej jaknajwiększą ilość towarów w zakres tej branży wchodzących.

Koncepcja pierwsza (obrót handlowy) uprościłaby wprawdzie technikę scalenia i pobór podatku, gdyż skoncentrowałby się on wyłącznie w fazie odprawy celnej, lecz nie odciążyłoby to w istotniejszy sposób firm handlowych, albowiem co do pozostałych artykułów w stosunkowo dość szerokim zakresie nadal podlegałyby one indywidualnym wymiarom. Tem samem scalenie ograniczone zostałoby tylko do niewyrabianych w kraju artykułów kolonjalnych, co w wydatniejszym stopniu zwolniłoby z indywidualnych wymiarów, raczej przedsiębiorstwa wyższego typu organizacyjnego, prowadzące przeważnie artykuły kolonjalne pochodzenia zagranicznego.

Zresztą ograniczenie się do artykułów niewyrabianych w kraju wymagałoby wyeliminowania z listy szeregu towarów, które albo już obecnie albo też w dalszej przyszłości stanowić będą przedmiot krajowej wytwórczości. Tak np. wypadałoby skreślić z owej listy ryż łuszczony, masło kokosowe, margarynę, śledzie solone w beczkach, skumbrję, szproty, minogi, w najbliższym czasie sardynki i klepfisze. Podobne zwężenie listy — zwiększając dwutorowość opodatkowania — jeszcze bardziej osłabiłoby gospodarcze korzyści scalenia i dlatego też zdaniem Izby wybrać wypada odwrotną metodę, rozszerzając scalenie na analogiczne działy wytwórczości krajowej jako też i na przemysł, który przerabia i zużywa importowane surowce kolonjalne.

Przy układaniu listy towarów wypadnie odstąpić tylko od uwzględnienia tych artykułów, których produkcja jest zbyt rozdrobniona lub przeważnie odbywa się w małych zakładach, niezapewniających odpowiedniej możliwości należytego skontrolowania ich obrotów.

Dalej rozważyć należy pytanie czy podstawą, według której obliczany byłby podatek, winna być zryczałtowana wartość tychże importowanych artykułów z przeliczeniem na jednostkę wagi, jak przewiduje to art. 45 ustawy o państwowym podatku przemysłowym w zakresie podatku wyrównawczego, czy też podstawę ową stanowć winna suma fakturowa, wobec czego podatek zgodnie z dotychczasowym charakterem pobierany byłby w stosunku procentowym.

Wydaje się, że znacznie bardziej właściwem byłoby ustalenie i stosowanie stawki procentowej, aniżeli usztywnianie stopy podatku w drodze przeliczenia jej na jednostkę wagi. W tym ostatnim bowiem wypadku podatek zatraciłby właściwie dotychczasowy swój charakter i nabrałby znamion akcyzy, co automatycznie zwiększałoby ciężar podatku przy spadkowej tendencji cen, podrożyłoby w stosunku do stanu dotychczasowego kalkulację tańszych gatunków towaru i uniemożliwiłoby uwzględnienie różnic w cenie, wynikających z różnorodności gatunków poszczególnego towaru, czego najbardziej dosadnym przykładem z ostatniej doby może być np. skala cen pomarańcz, notowanych w zależności od kraju ich pochodzenia. Zagranicą podatek od artykułów importowanych z uwagi na przytoczone względy natury gospodarczej, z reguły pobierany jest dlatego w stosunku procentowym, od fakturowej wartości towaru, z doliczeniem cła i kosztów przewozu do granicy. Możliwości nadużyć, polegających na fakturowaniu zbyt niskich cen, zapobiec winno, zgodnie z analogiczną praktyką zagranicy, przyjęcie zasady, iż faktury legalizowane będą przez polskie placówki konsularne, urzędujące w kraju pochodzenia towaru, a to na zasadzie poprzedniego zaświadczenia terytorjalnie właściwej Izby Przemysłowo - Handlowej.

Przyjęcie tego systemu nie wyklucza pozatem, iż w wypadkach wątpliwości władze skarbowe mogłyby w specjalny sposób sprawdzać ścisłość fakturowych cen, posługując się w tej mierze pomocą biegłych, wskazanych przez Izbę Przemysłowo - Handlową. Określenie scalonych stawek podatku w wysokości procentowej, znakomicie ułatwiłoby również sprawę opracowania rozporządzenia wykonawczego, gdyż odpadłaby potrzeba skomplikowanych i spornych przeliczeń, nieuniknionych w wypadku stawek zryczałtowanych według wagi towaru.

Przechodząc dalej do kwestji możliwości podwójnego opodatkowania, należy dążyć bezwzględnie do wykluczenia tej możliwości, z drugiej jednak strony ukrócić możliwości uciekania od podatku.

Zagadnienie zapobieżenia podwójnemu opodatkowaniu posiada dwa odcinki, gdyż zarówno opodatkowanie owo dotknąć może dalszych odsprzedawców nieumiejących wykazać, jaka część obrotów przypada u nich na artykuły scalone, jako też i krajowych wytwórców, zużywających importowane z zagranicy a scalonym podatkiem już obciążone surowce i półfabrykaty. O ile idzie o tę ostatnią grupę płatników, to wiele względów przemawia za propozycją, iż władze skarbowe zwracać winny przetwórcom podatek scalony,

uiszczony od zużytych w ich produkcji artykułów sprowadzanych z zagranicy. System ten przedstawia tylko tę niedogodność, iż łączy się z nim potrzeba kontroli, czy zdeklarowane ilości artykułów istotnie potrzebne były dla celów produkcyjnych i zostały efektywnie zużyte w przedsiębiorstwie przemysłowem. Dlatego też należałoby ustalić równocześnie takie rozwiązanie sprawy, aby już zgóry, tj. przy ustalaniu stawki jednolicie odliczono przeciętną równowartość procentową, przypadającą na owe późniejsze zwroty podatku.

Zapobieżenie procederowi ucieczki od podatku, jaki ewent. uprawiać mogą przedsiębiorstwa drobne lub wogóle nieuchwytne, łączy się ściśle z kapitalnem zagadnieniem zapobieżenia podwójnemu opodatkowaniu obrotów u detalicznych i drobnych odsprzedawców. Bezsporne jest, iż uchronić należy handel przed możliwością podwójnego opodatkowania, gdyż w podobnym wypadku scalenie zwiększyłoby rozmiary obecnego obciążenia podatkowego i tem samem stałoby się reformą, pogarszającą dotychczasowy stan rzeczy. To też konieczny jest w tej mierze współudział płatnika, przyczem najwłaściwszym środkiem dowodowym byłyby faktury zakupu. Wobec tego zachodzi pytanie, czy nie zalecałoby się wręcz wprowadzić obowiązek wydawania faktur przez krajowe przedsiębiorstwa przemysłu spożywczego, które objętoby scalonym podatkiem. W ten sposób zkolei ten sam obowiązek wydawania faktur ciążyć powinien na dalszych hurtowych i półhurtowych odsprzedawcach owych artykułów, co sprawiłoby w konsekwencji, iż detalista mógłby nietylko wykazać się, ile zakupił towaru scalonego, lecz istniałaby równocześnie możliwość kontroli, czy towar pochodzi z krajowego zakładu przemysłowego, nieuchylającego się przed podatkiem. Tem samem dzięki systemowi faktur możnaby zgóry zapewnić administracji skarbowej skuteczny instrument dla ukrócenia ewent. anonimowości, która w przeciwnym wypadku w pewnych działach produkcji łatwo mogłaby rozwinąć się z uwagi na zachętę, jaką stanowiłaby „korzyść" obejścia podwyższonej stawki.

Reasumując powyżej przedstawioną szczegółową analizę scalenia podatku od obrotów towarami kolonjalnemi, należałoby: 1) rozszerzyć scalenie podatku także na artykuły importowane celem przeróbki, jakoteż na wyroby krajowego pochodzenia, które skoncentrowane są w niewielkiej ilości zakładów łatwo dostępnych dla kontroli skarbowej (mydło, świece, syrop, krochmal, proszki różne itp.), 2) dalej stosować stawkę procentową i to w wysokości 2½%, 3) wreszcie wprowadzić konieczność udowadniania obrotów towarami scalonemi na podstawie faktur.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

PRZEMYSŁ POŁOWÓW DALEKOMORSKICH ZAGRANICĄ I U NAS.

Zgodna opinja fachowych kół oraz ekonomistów stwierdza, że obecna sytuacja naszego przemysłu połowów ryb morskich jest przejściowa. Z jednej strony przejść musimy do rozszerzenia połowów dalekomorskich i do przetransponowania się na dostawę ryb w większych ilościach z połowów dalszych, z drugiej intensywnie musimy rozwijać handel i spożycie ryb morskich solonych, świeżych i wędzonych w kraju.

Jak wiele jest jeszcze do zrobienia i do odrobienia ażeby przemysł połowów dalekomorskich mógł w oparciu o Polskę należycie się rozwinąć, widać z treści memorjału opracowanego przez dyrekcję tow. dalekomorskich połowów „Mewa" S. A., z którego drukujemy poniższe zestawienie, wykazujące na przykładzie porównania z przemysłem dalekomorskich połowów naszego zachodniego sąsiada, jak trudne są u nas jeszcze warunki dla rozwoju tego przemysłu.

Pamiętajmy o tem, że jest to głos strony lecz strony stanowiącej równocześnie placówkę pracy pionierskiej, dźwigającej na sobie brzemię inicjatywy, walczącej z trudnościami; to też głos tej strony musi być tembardziej uważnie wysłuchany.

W Niemczech:

1. Restrykcje walutowe ogromnie hamujące wszelkiego rodzaju import, a więc również i śledzi.

2. Reglamentacja przywozu śledzi, przy pomocy kontyngentów, przyczem system kontyngentów w odniesieniu do przemysłu śledziowego jest skonstruowany w taki sposób, żeby nie dopuszczać przywozu śledzi zagranicznych w okresach i ilościach niebezpiecznych dla własnego przemysłu.

3. a) cło w wysokości zł 19,17 od beczki; b) specjalny podatek dla importerów w wysokości dwa i pół procent od faktury.

4. Subsydja rządowe w postaci premji od każdej beczki własnego połowu.

5. Ogromne kredyty na budowę nowych statków w wysokości 100% kosztów własnych, na specjalnie długie terminy, przy szczególnie niskiem oprocentowaniu. Warunki te czynią powyższe kredyty właściwie subsydjami.

6. Niezwykle dogodne warunki magazynowania w wielkich i tanich składach porto-

wych, oraz remontu statków w tanich i sprawnych stoczniach oraz warsztatach remontowych.

7. Szczególnie liberalne kredyty bankowe na finansowanie połowów.

8. Liczne kadry wyszkolonych marynarzy i robotników.

9. Nastawienie całego prawodawstwa i przepisów formalno - celnych, a zarówno praktyka wykonania tychże pod kątem widzenia troskliwej opieki nad tym przemysłem.

10. Mocny rynek konsumpcyjny i wielka liczba poważnych odbiorców stwarzających odrazu podstawy dla dotarcia tego artykułu aż do najdalszych zakątków.

11. Opieka ze strony najszerszych warstw społeczeństwa nad każdym nowym przemysłem morskim, a w szczególności nad dalekomorskiem rybołówstwem, opieka pełna zrozumienia dla każdej rodzimej inicjatywy na tem polu.

W Polsce:

1. Nieograniczony wywóz waluty.

2. Niczem nieskrępowany przywóz śledzi zagranicznych tak pod względem ilości jak i okresu przywozu.

3. Cło zł 12,00 od beczki, żadnego specjalnego podatku od importu śledzi.

4. Żadnych subsydjów w jakiejkolwiek formie dla własnych połowów.

5. Nietylko, że przemysł ten nie otrzymuje żadnych subsydjów, lecz przeciwnie, jest obciążany świadczeniami materjalnemi w postaci inwestycyj w Gdyni odchodzących bezpłatnie na rzecz Państwa.

6. Absolutny brak tak jednych jak i drugich.

7. Żadnych kredytów tego rodzaju.

8. Absolutny brak tak jednych jak i drugich.

9. Brak prawno - formalnego uregulowania tych kwestyj lub też co gorsza, istnienie przepisów zupełnie do tego przemysłu się nienadających.

10. Niezorganizowane rzesze finansowo słabych i przeważnie chwiejnych odbiorców, chętnie przerzucających się na inne doraźne interesy. Np.: w czasie pomarańczowej psychozy, kupcy śledziowi prowincjonalni, gremjalnie rzucili się na pomarańcze, wywołując na rynku śledziowym zastój i dezorganizację.

11. Fala niewiary i niesłychanej, niezrozumiałej nawet nienawiści, którą wywołał ten nowy przemysł w pewnych sferach, w wyniku czego już w trzecim miesiącu swego istnienia znalazła się MEWA pod ostrym atakiem oskarżenia o bardzo sensacyjnem zabarwieniu, opartem na fantastycznych podstawach.

Z powyższego zestawienia łatwo wywnioskować jak wielkie brzemię trudności musi dźwigać w Polsce ten przemysł.

KRONIKA.

— **PRZETARG NA BUDOWĘ PORTU RYBACKIEGO W WIELKIEJ WSI.** W Ministerstwie Przemysłu i Handlu odbyło się 20 b. m. otwarcie ofert na rozpisany poprzednio przetarg na budowę portu rybackiego w Wielkiej Wsi. Do przetargu stanęło kilka firm krajowych oraz Konsorcjum Francusko - Polskie, które buduje port gdyński. Koszta budowy portu rybackiego wyniosą około trzech miljonów złotych.

— **BUDOWA MAGAZYNU ŚLEDZIOWEGO KOŁO POLMINU.** Firma Krzyżanowski w Gdyni otrzymała zlecenie od Morskiego Instytutu Rybackiego na budowę magazynu śledziowego w porcie rybackim pomiędzy Polminem a magazynem istniejącym — za sumę 81.935,70 zł. Przy magazynie na parterze i na pierwszem piętrze będą wybudowane pomieszczenia biurowe.

WYSTAWY I TARGI

POWAŻNE TRANSAKCJE NA TARGACH WSCHODNICH.

W ciągu ostatnich Targów Wschodnich szereg kupców z różnych połaci kraju, nawiązało bezpośrednie stosunki z wystawcami i udzieliło poważniejszych zamówień. Transakcje te dotyczyły w szczególności wyrobów przemysłu gumowego, jak węże gumowe, posadzki gumowe oraz galanterja. Obok zamówień kupieckich zamówienia zostały poczynione także przez samorząd terytorjalny. Równie poważnie przedstawiały się transakcje firm przemysłu metalurgicznego, a w szczególności firm, wyrabiających maszyny masarskie, oraz rury i złącza metalowe. Dużem zainteresowaniem cieszyła się galanterja drzewna.

JESIENNE TYGODNIE TARGOWE W KATOWICACH.

W okresie od 28 września do 13 października br. staraniem Śląskiego Towarzystwa Wystaw i Propagandy Gospodarczej w Katowicach urządzone zostaną jesienne tygodnie targowe.

Podczas tych tygodni targowych biorące w nich udział firmy mają możność nietylko przeprowadzenia akcji propagandowej dla swej produkcji, lecz również zawarcia transakcyj. Doświadczenie wykazuje, że okres jesienny jest najbardziej odpowiednim dla podniesienia poziomu sprzedaży.

Dane szczegółowe co do warunków wynajmu stoisk na Targach udziela Śląskie Towarzystwo Wystaw i Propagandy Gospodarczej, Katowice — Stawowa 14.

POŁOŻENIE NA RYNKACH ZBOŻOWYCH

(według danych Polskiego Biura Eksportu Zboża w Gdańsku

Od redakcji. W związku z rozpoczęciem kampanji zbożowej, uważamy za pożyteczne podać do wiadomości naszych czytelników interesujące dane pod powyższym tytułem. Dają one możność ogólnego zorjentowania się w sytuacji na rynkach zbożowych świata.

Z końcem sierpnia i początkiem września tendencja światowych rynków zbożowych uległa stopniowej poprawie. Weszliśmy w fazę wzmożonego zapotrzebowania i powolnego powrotu równowagi z podażą. Zbyt wcześnie byłoby jeszcze mówić o wyraźnej mocnej tendencji, aczkolwiek stan obecny statystyczny wraz z sytuacją światową w zakresie pasz zwierzęcych usprawiedliwiałby całkowicie szybsze tempo powrotu rentowności produkcji zbożowej. Stosunki ogólno - gospodarcze na świecie hamują rozwój procesu naturalnego, usprawiedliwionego zmianami zaszłemi w ciągu ostatnich dwóch lat w produkcji rolnej, ani producenci rolni, osłabieni materjalnie w ciągu siedmioletniego kryzysu, ani też konsumenci, względnie przemysł przetwórczy i handel nie są w możności zdyskontowania zmienionych warunków statystycznych. Istnieje też niewiara, względnie obawa powrotnej fali i strat, które miały miejsce roku zeszłego.

Szczęśliwem raczej zjawiskiem bieżącem jest stosunkowo mały udział spekulacji w zwyżce obecnej. Tem trwalsze i zdrowsze mamy podstawy. Spekulacja niewątpliwie wkroczy, gdy wykładnia sił popytu i podaży będzie bardziej zarysowana. Zbierze też jeszcze owoce, dając impuls prądom gospodarczym.

Ceny zbóż na rynkach światowych w ciągu ostatnich paru tygodni poszły w górę:

w Rotterdamie:

cena pszenicy z hfl. 2,80 podniosła się do hfl. 4,65

cena kukurydzy z hfl. 2,50 podniosła się do hfl. 2,85

cena żyta z hfl. 2,10 podniosła się do hfl. 2,85.

Najbardziej znamienna jest zwyżka kukurydzy. Ostatnie zbiory kukurydzy w Argentynie, gatunkowo świetne i ilościowo olbrzymie, dały nadmiar eksportowy około 9,5 milj. ton. W normalnych warunkach, przy zwykłym eksporcie kukurydzy rumuńskiej, jugosłowiańskiej i południowo - afrykańskiej, ilość ta nie byłaby do ulokowania na rynkach światowych, absorbujących zaledwie około 8 milj. ton rocznie i byłoby elementem destrukcyjnym na rynkach zbożowych. To też przebieg konjunktury zbożowej w ubiegłym sezonie znamionował się w wielkim stopniu presją kukurydzy argentyńskiej.

Obecnej zwyżce cen kukurydzy brak jest podłoża spekulacyjnego. Jest ona wynikiem istotnego zapotrzebowania. Import europejski — do Anglji, Belgji, Danji, Holandji i innych wzrósł w ostatnich miesiącach o około 30% w porównaniu z rokiem ubiegłym. Ostatnio nawet Węgry kupowały kukurydzę argentyńską, a zakupy Stanów Zjednoczonych od listopada wyniosły około 800.000 ton.

Znacznie wcześniej od zwyżki zbożowej, na rynkach zachodnio-europejskich skrystalizowało się mocne zapotrzebowanie pasz treściwych. Otręby pszenne argentyńskie i kanadyjskie, doszły do Hfl. 3,— za 100 kg., podczas gdy żyto i kukurydzę Argentyna oddawała po Hfl. 2,50 cif porty europejskie. Sprzedaże śrutów i mąk pastewnych z Polski od początku bieżącego sezonu przekroczyły już 60.000 ton, czego w poprzednich latach nigdy nie notowaliśmy. Sprzedaże te zadecydowały o tendencji zwyżkowej na naszym rynku wewnętrznym, są one między innemi też znamienne w zakresie ogólnych tendencyj.

Skoro zestawimy fakt stałego wielkiego zapotrzebowania od paru miesięcy na pasze treściwe z faktem zwiększonego importu kukurydzy i wzrostu jej ceny, to informacje z całej półkuli północnej, z małemi wyjątkami, o suszy nie pozostawiają wątpliwości i każą głębiej wniknąć w nadchodzące zmiany.

Szacunki zbiorów na półkuli północnej zostały w końcu sierpnia znów obniżone. Zbiór pszenicy w Stanach Zjednoczonych nie pokryje spożycia. Remanenty stare zostaną tam ostatecznie w bieżącej kampanji skonsumowane.

W Kanadzie rdza spowodowała straty i zbiory wypadły niżej średnich. Jest to jedyny kraj, przechodzący w bieżącym sezonie z zapasem pszenicy większym od zeszłorocznego. Wzrost wynosi ok. 300.000 ton. Kanada przechodzi z zapasem ok. 5,8 milj. ton pszenicy. Jest to dzisiaj jedyny wielki zapas na świecie, znajdujący się wszakże w silnych rękach, nastrojonych zwyżkowo.

Argentyna przed grudniem będzie całkowicie wyprzedana z pszenicy, przyczem nowe zbiory zapowiadają się o 30% niżej średnich, wskutek kilkumiesięcznej uporczywej suszy.

Australja posiada remanent pszenicy na 1 sierpnia bież. roku ok. 1,3 milj. ton, które wchłoną rynki azjatyckie. Zbiory zapowiadają się źle, wskutek długotrwałej suszy.

Kraje bałkańskie, wskutek suszy mają ponowny nieurodzaj i nie wchodzą w grę jako eksporterzy w większej mierze.

Rosja wyszła na początku sezonu z ofertami pszenicy, żyta i jęczmienia, wkrótce

wszakże podniosła żądania za pszenicę do poziomu najdroższej Manitoby, co zrobiło wielkie wrażenie na Zachodzie. Na razie brak jest na rynkach ofert rosyjskich na wszelkie zboża. W zarysowującej się sytuacji oczekiwać można tranzakcyj rosyjskich przedewszystkiem na rynkach zamkniętych, w drodze kompensat i po cenach wyższych.

Zbiory pszenicy w Europie szacowane są o ok. 1,2 milj. ton wyżej zeszłorocznych przy flocie płynącej i zapasach mniejszych od zeszłorocznych.

Sytuacja światowa w zakresie pszenicy zarysowuje się w bieżącym sezonie wyraźnie deficytowo. Ostrożny w szacunkach Instytut Międzynarodowy w Rzymie przewiduje w nadchodzącym sezonie redukcję zapasów światowych pszenicy do stanu normalnego. Rozwój rynków światowych zależny będzie w pierwszym rzędzie od polityki eksportowej Kanady, która w ostatnich latach wykazała wiele zimnej krwi i nastawiona była na zwyżkę.

Ostatnie szacunki zbiorów zbóż na półkuli północnej, bez Rosji, wynoszą w miljonach ton:

	1935 r.	1934 r.	średnia 1929/33 r.
pszenica	68,6	65,4	75
żyto	14,1	12,7	13,8
jęczmień	23,7	21,3	24,5
owies	34,8	24,1	34,5
	141,2	123,5	147,8

Są one niższe od średniej z ubiegłego pięciolecia i wyższe od zeszłorocznych, są wszakże jeszcze prowizoryczne i nie uwzględniają kukurydzy.

Nie bez znaczenia dla konjunktury zbożowej będą skutki suszy, którą z małemi wyjątkami dotknięta została w ostatnich miesiącach cała Europa. Drugi pokos łąk i pastwisk zawiódł w głównych centrach hodowlanych, a zbiór okopowych zapowiada się w całej Europie znacznie gorzej od zeszłorocznego. Obecny stan rynków na pasze jest tego najlepszym wykładnikiem.

Brak danych o tegorocznych zbiorach kukurydzy na półkuli północnej nie pozwala ze ścisłością przewidywać szybkiego i trwałego zwrotu konjunktury zbożowej. Urodzaj ten zapowiada się rzekomo słabo, przyczem zwyżka kukurydzy argentyńskiej wskazuje raczej na nadzieję zlikwidowania zapasów tego artykułu, co ostatecznie uzdrowiłoby sytuację zbożową świata.

Stanisław Rościszewski.

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU PRODUKTÓW MLECZARSKICH.

(na podstawie danych za czas od 14. 9. 1935 — 21. 9. 1935 Związku Gospodarczego Spółdzielni Mleczarskich w Poznaniu).

Masło.

Do końca bieżącego tygodnia sprawozdawczego sytuacja na rynkach zagranicznych nie uległa znaczniejszym zmianom. Ceny londyńskie utrzymały się na dotychczasowym poziomie, a i Kopenhaga w dniu 19 bm. notuje nadal koron 230,— za 100 kg przy utrzymanej tendencji. Według ostatnich informacyj otrzymanych z Londynu zapowiada się rynek w dalszym ciągu zadawalająco. Część prasy zagranicznej podaje sensacyjną wiadomość ze źródła angielskiego, w myśl której obecna podwyżka cen artykułów spożywczych spowodowana została grożącem niebezpieczeństwem wojny. Według tych informacyj ceny pszenicy zwyżkowały w Anglji począwszy od lipca rb. o 35—40%. Również donoszą, że towarzystwa asekuracyjne wypowiedziały dotychczasowe kontrakty i zapowiadają zwyżkę premji asekuracyjnej, podobnie jak towarzystwa okrętowe podrożenie frachtu morskiego.

Jaja.

Na rynku krajowym zaobserwowano lekką zniżkę cen. Dowozy zmniejszone, skutkiem czego ceny w hurcie nieco zwyżkowały. Obecne ceny na rynku poznańskim w hurcie zł 0,95—0,98, w półhurcie zł 1,05, w detalu zł 1,10—1,15 za mendel.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	

A. Porty wód europejskich

Przyjazdy		Kraje i porty	Odjazdy	
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	30. 9.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	2. 10.
s/s CAPELLA*	7. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	9. 10.
		co tydzień		
		Kotka, Wiborg		
s/s IMATRA	11. 10.	*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s IMATRA	12. 10.
		co 2 tygodnie		
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	30. 9.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	2. 10.
s/s CAPELLA*	7. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	9. 10.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s SKJOELD	29. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	30. 9.
s/s HALFDAN	13. 10.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	14. 10.
		ŁOTWA		
s/s HERO*	30. 9.	**Ryga**		
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	30. 9.
s/s ACHILLES*	7. 10.	co tydzień	s/s ACHILLES*	7. 10.
		Ryga		
s/s SKJOELD	29. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	30. 9.
s/s HALFDAN	13. 10.	co 3 tygodnie		
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	30. 9.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	2. 10.
	14. 10.	co 2 tygodnie		16. 10.
		LITWA		
		Kłajpeda — Memel		
s/s FALKEN	30. 9.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	2. 10.
	14. 10.	co 2 tygodnie		16. 10.
s/s MARIEHOLM*	8. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	8. 10.
(via Karlskrona)	13. 10.	co 8 dni	(via Stockholm)	15. 10.
s/s BARFROST	4. 10.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co tydzień		
s/s SKJOELD	29. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	30. 9.
s/s HALFDAN	13. 10.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	13. 10.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s HUNDVAAG	26. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	28. 9.
	13. 10.	co 10 dni		13. 10.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	8. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	8. 10.
	15. 10.	co 10 dni		15. 10.
STATEK	ok. 1. 10.	**Stockholm, Göteborg**	STATEK	ok. 1. 10.
		co 3 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	2. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	2. 10.
	16. 10.	co 2 tygodnie		16. 10.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	7. 10.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	7. 10.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s E. RUSS	28. 9.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s E. RUSS	28. 9.
s/s ALEXANDRA	1. 10.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s ALEXANDRA	1. 10.
s/s TCZEW	5. 10.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s TCZEW	5. 10.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen		
s/s HERO*	30. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	30. 9.
s/s ACHILLES*	7. 10.	co tydzień	s/s ACHILLES*	7. 10.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN	2. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s J. C. JACOBSEN*	3. 10.
	9. 10.	co tydzień		10. 10.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	1. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	1. 10.
	15. 10.	co 2 tygodnie		15. 10.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s AKERSHUS	1. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AKERSHUS	1. 10.
s/s BRISK	7. 10.	co 1—2 tygodnie	s/s BRISK	7. 10.
s/s AKERSHUS	14. 10.		s/s AKERSHUS	14. 10.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s LUNA	8. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s VESTA	28. 9.
		co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	1. 10
			s/s LUNA	14. 10.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	7/9. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	10. 10.
		co 2 tygodnie		
s/s BALTONIA*	30/2. 10.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	s/s BALTONIA*	3. 10.
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	30/2. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	3. 10.
s/s LWÓW*	7/9. 10.	co tydzień	s/s LWÓW*	10. 10.
		Manchester/Liverpool		
s/s SVANHOLM	2. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s SVANHOLM	2. 10.
s/s KATHOLM	9. 10.	co 1—2 tygodnie	s/s KATHOLM	9. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s HELDER	27. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HELDER	28. 9.
s/s HAARLEM	4. 10.	co tydzień	s/s HAARLEM	5. 10.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s MEROPE	30. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MEROPE	30. 9.
s/s FAUNA	7. 10.	co tydzień	s/s FAUNA	7. 10.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	1. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	2. 10.
s/s PUCK	8. 10.	co tydzień	s/s PUCK	9. 10.
s/s FORTUNA	3. 10.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s FORTUNA	3. 10.
s/s NIOBE	7. 10.	1—2 razy w tygodniu	s/s NIOBE	7. 10.
s/s BUTT	30. 9.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUTT	30. 9.
s/s WIBORG	1—4. 10.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	1—4. 10.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	1. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	2. 10.
s/s HEL	8. 10.	co tydzień	s/s HEL	9. 10.
s/s BUTT	30. 9.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUTT	30. 9.
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co tydzień	—	
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
s/s WARSZAWA	24. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s WARSZAWA*	28. 9.
	8. 10.	co 2 tygodnie		12. 10.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s SKJOELD	29. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAGNUS	30. 9.
s/s HALFDAN	13. 10.	co 2—3 tygodnie	s/s HALFDAN	14. 10.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s AUG. SCHULTZE	26. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AUG. SCHULTZE	26. 9.
s/s MELILLA	12. 10.	co 2 tygodnie	s/s MELILLA	12. 10.
		Valencia — Barcelona		
s/s BODIL	12. 10.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	s/s BODIL	16. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
s/s IBERIA	2. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARSALA	27. 9.
s/s SCANDINAVIA	20. 10.	co 2 tygodnie	s/s IBERIA	9. 10.
		Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres		
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
s/s BROHOLM	29. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s BROHOLM	29. 9.
s/s TOMSK	17. 10.	co miesiąc	s/s TOMSK	17. 10.
		Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo		
s/s STATEK	ok. 1. 10.	*(Rummel & Burton)*	STATEK	ok. 1. 10.
		co 2—4 tygodnie		
		PORTY LEWANTU		
		Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa		
m/s VIKINGLAND*	27. 9.		s/s WIBORG	27. 9.
s/s FREDENSBORG	9. 10.	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)*	m/s VIKINGLAND*	4. 10.
s/s SMALAND*	12. 10.	co 1—4 tygodnie	s/s FREDENSBORG	10. 10.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
s/s BIRGIT	14/15. 10.	*(Rummel & Burton)*	s/s BIRGIT	14/15. 10.
		co 3 tygodnie		
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
m/s LEWANT*	8. 11.	*(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)*	s/s SARMACJA	22/24. 10.
		co 3 tygodni		

B. Porty dalsze

		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s ARGOSY*	3. 10.	*(American Scantic Line)*	s/s SCANPENN*	27. 9.
s/s CITY OF FAIRBURY*	19. 10.	co tydzień	s/s SCANYORK*	4. 10.
		New York — Halifax		
m/s PIŁSUDSKI*	8. 10.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s PIŁSUDSKI*	12. 10.
	1. 11.	co 2—4 tygodnie		4. 11.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s AUG. SCHULTZE	26. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s AUG. SCHULTZE	26. 9.
s/s MELILLA	12. 10.	co 2 tygodnie	s/s MELILLA	12. 10.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s LIMA	ok. 2. 10.		m/s KR. MARGARETA	26. 9.
m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN	15. 10.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	m/s LIMA	10. 10.
		co 3 tygodnie		
s/s BORE IX	14. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*		
		co 2 tygodnie	s/s AURA	18. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s KAAPAREN	21. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s KAAPAREN	21. 10.
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
s/s PERSEUS	w porcie	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s PERSEUS s/s CITY OF PERTH s/s TITAN	28. 9. 19. 10. 9. 11.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
m/s TIRADENTES	20. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s SUMATRA m/s FORMOZA m/s TIRADENTES	29. 9. 26. 10. 16. 11.
		PORTY GULFU		
m/s VASAHOLM m/s TROLLEHOLM m/s TOLEDO	5. 10. 14. 10. 24. 10.	**Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s VASAHOLM	21. 10.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

28 września:

s/s CRUX outsider po ładunek do Ameryki Południowej, Bergenske.

s/s VESTA lin. po ładunek do portów zach. Norwegji, Bergenske.

s/s OLGA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.

s/s FREYA po drzewo, Bergenske.

s/s BORIS po węgiel, PAM.

s/s KULDIGA po węgiel, Bergenske.

s/s UTKLIPPAN po węgiel, Bergenske.

s/s GARNES po węgiel, Bergenske.

ż/m YRSA z ładunkiem śrutu soji. PAM.

29 września:

s/s SKJOELD lin. z portów franc. via Kopenhaga dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s BROHOLM lin. z portów zach. śródziemnomorskich dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s HUXTER lin. po ładunek do portów Finlandji, Lenczat.

s/s ANNELIESE lin. po ładunek do Rygi/Lubeki, Lenczat.

30 września:

s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.

s/s MEROPE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s PUŁASKI z powrotną wycieczką z Kopenhagi, Gd. Am. L. Ż.

s/s BALTONIA lin. (lub 2-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, P. Z. K. B.

s/s LUBLIN lin. (lub 2-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.

s/s BUTT lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.

s/s RIBERSBORG po węgiel, Speed.

s/s VESTANVIK po węgiel, Bergenske.

s/s ENGLAND po węgiel, PAM.

s/s SOLSTAD po węgiel, Speed.

s/s MAURITA ze złomem, Rummel & Burton.

s/s KORSBORG ze złomem, PAM.

s/s BOLLAN ze złomem, PAM.

1 października:

s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s ALEXANDRA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.

s/s HELENE RUSS lin. z Hamburga dla wyładowania, Bergenske.

s/s AKERSHUS lin. dla wyład. i ładowania do wsch. Norwegji, Bergenske.

s/s JAEDEREN lin. dla ładowania do zach. Norwegji, Bergenske.

m/s ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s AFROESSA po węgiel, PAM.
s/s KAUPO po węgiel, PAM.
s/s BARA ze złomem, Rummel & Burton.

2 października:

s/s IBERIA lin. z portów zach. śródziemnomorskich dla wyładowania, Bergenske.
s/s LIMA lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, PAM.
s/s SVANHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania. Bergenske.
s/s SATURN po węgiel, PAM.
s/s HERMAN po węgiel, Bergenske.
s/s HERMES po węgiel, Bergenske.
s/s HAMMOND LANE ze złomem, PAM.

3 października:

s/s ARGOSY lin. z N. Yorku via Kopenhaga dla wyładowania. Am. Sc. Line.
s/s FORTUNA lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s BERTIL po węgiel, Bergenske.
s/s VIKING po węgiel, Bergenske.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Lenczat.

4 października:

s/s LORENZ L. M. RUSS lin. po ładunek do portów Finlandji, Lenczat.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s HAARLEM lin. z Leith/Grangemouth dla wyład. i ładowania, Reinhold.

5 października:

m/s VIKINGLAND lin. po ładunek do portów Lewantu, Polska - Levant.
m/s VASAHOLM lin. z portów Gulfu dla wyładowania, Bergenske.
s/s FÖHR lin. dodatk. po ładunek do portów Finlandji, Lenczat.
s/s SYLVIA po węgiel, Bergenske.
s/s TRIO po węgiel, PAM.

6 października:

zgłoszeń jeszcze nie było.

7 października:

s/s LWÓW lin. (lub 9-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s LECH lin. (lub 9-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s ACHILLES lin. z Bremy dla wyład. i ładowania do Rygi i Bremy, Wolff.
s/s BRISK lin. wsch. norweska dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s FAUNA lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s NIOBE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania,